



TITLE:

ファーリ郵務總監の海運調査報告 - ルーズヴェルト海運政策の基礎資 料その一 -

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

CITATION:

佐波, 宣平. ファーリ郵務總監の海運調査報告 - ルーズヴェルト海運政策の基礎資料その一 -. 經濟論叢 1944, 59(5): 52-66

ISSUE DATE:

1944-11

URL:

<https://doi.org/10.14989/132123>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

經濟論叢

號五第卷九十五第

我國の經濟構造に關する歴史的一考察……堀江保藏

國民標準生計費の問題……田杉競

北支の農村金融……山崎武雄

フアール郵務總監の海運調査報告……佐波宣平

昭和十九年十一月發行

フアーリ郵務總監の海運 調査報告

ルーズヴェルト海運政策の基礎資料

その一

James A. Farley, General Report of the

Postmaster General to the President, Jan. 11, 1935.

佐波宣平

本報告書はアメリカ海運政策史上極めて重要な資料である。久振りに政權を掌握した民主黨は大統領にルーズヴェルトを送つて、第一次世界大戦後の停滯腐敗したアメリカ海運界並びに海運行政團體に劃期的轉換を爲すべく餘儀なくせられたが、彼をしてかうした道をとらしめるには、何かそこに據るべき確乎たるものがなくてはならなかつた。即ち、アメリカ海運界の當面せる重大問題は何處に秘み居るや、これに對處するには如何なる基本方策を執るべきや、についての判定

に、何よりも確な客觀的基礎資料を必要とした。

周知のやうに、一九二八年の商船法の規定した郵便契約制度はアメリカの海事關係官民を舉つて醜聞的事件に追込み、合衆國商船隊をして救ひ難い腐敗化弱體化に辿らしめたものであるが、そこにも亦、自ら限度があり、如何に海運に關心のうすいアメリカ市民としても、何時までもこのやうな狀態を放任するわけには行かなかつた。世界恐慌後の不況に身をもだえて特權の濫用に走つたアメリカ定期船主の目に餘る專横な仕打は、當時モローキッスル號モホーク號の海難が警告した幕々たる人道的問題と共に、アメリカ海運界に抜本的處置の要ありとの意見を一般的輿論たらしめるに至つたのである。併し、久しきに亙る因習と弊害は言ふべくして容易にこれを抜くこと能はず、そこで、從來海運保護政策を傳統的政策とした共和黨政府に代つて今や民主黨のルーズヴェルトが大統領に就任すると、世上一般は今こそアメリカ海運政策轉換の好機會到來せりと、早大に慈雨を望むが如く、大に彼に期待

するところがあつた。しかも、かかるところへ、アラバマ州選出の上院議員ブラック (Hugo Black) を委員長する一特別委員會は、山積する幾多の證據資料を提げて、過去共和黨政權時代の海運補助金政策を大に非難し、「これらの郵便船契約は公共の犠牲に於いてたゞ民間運輸業者の懐を肥してゐる、巨額の政府補助金はアメリカ商船隊の増強に全然用ひられてゐない」旨の決定的報告をなし、從來アメリカ海運政策の基調であつた郵便契約制度が全くの失敗であること極めて明白であると烙印を捺し、もつて、遂に議會をしてルーズヴェルト大統領に對し大統領の自由裁量に於いて郵便契約の取消又は改正を爲すの權能を賦與せしめたのである。換言すれば、ルーズヴェルトに就任勾々一刻の猶豫も許さず海運政策の決定的切替を爲すべく迫つたのである。

併し、正直なところ、ルーズヴェルトには海運政策についての腹案は餘るか常識さへも大して持合せがなかつた。そこで、政治家の常套手段であるが、彼は、

フアアリ郵務總監の海運調査報告

議會から賦與された自由裁量權能を行使する代りに、海運政策委員會 (Committee of Shipping Policy) なる聯省代表委員會を任命し、これをして然るべく海運政策の基調を討議建策せしめると共に、一方、特に從來の海運補助金制度の缺陷を衝くべく所管長官たる郵務總監をして郵便契約制度の徹底的調査を爲さしめることにした。一九三四年六月乃至七月のことである。

筆者が今ここに紹介する文獻は即ちこのうちの後者に屬し、郵務總監所管の郵便契約制度のうち國際航空關係九件を除く國際航海郵便契約四三件に關する報告である。即ち、一九三四年六月一八日命令を受けて以來郵務總監は同年一〇月四日より翌年一月三日まで自ら司宰する聽取會を屢次開催して大に研究を進め、議事記録だけで三四、〇〇〇頁を示すほどに至つたので、別に、その最重要と考量した諸點を要約して大統領の參考に便ならしむべく小冊子の形にまとめて提出したのである。要するに、宛然伏魔殿的存在であつた合衆國船舶院 (又は船舶局) を巡る郵便契約船主群の積

第五十九卷

第五號

五三

2) Zeis, P. M.: American Shipping Policy, 1938. p. 186. (佐波譯、アメリカ海運政策、201頁)

年の非行に徹底的分析のメスを入れてこれが醜狀を曝露すると共に、その救済のために積極的意見を建議したのが本報告書である。

讀者の或るものは恐らく本報告書から支那の招商局を巡る官民の秕政を摘發した李孤帆の「招商局三大案」を聯想するであらうが、かやうな單なる個人的調査研究と違つて、本報告書は所管官廳の手に依つて成れるだけ規模著しく宏大である上に、單なる分析を超えて積極的意見を開陳し現にその後のアメリカ海運政策體系の樹立に決定的役割を果たしてゐるのである。即ち、本報告書の意見は直にルーズヴェルト大統領に採擇せられ第二次世界大戰直前に於けるアメリカ海運政策新展開への基礎資料となつてゐるのである。

因みに、フアーリ郵務總監はルーズヴェルトの懐刀として彼のため第一次大統領選舉には選舉委員長を勤め獨官制度の最も廣汎な分け前として郵務總監の地位を與へられた人物であるが、大統領から上記の調査命令を受けるや、彼は寧ろ共和黨の失政を告發する意味

に於いて郵便契約制の内幕を明みに出したのである。この點大に注意の要がある。もとより一九二八年の郵便契約法の失敗たるや蔽ひ得ざる事實ではあるが、これが調査書として本報告書を見る我々としては、かうした政治経緯を少しは心得居らなくてはならぬ。同様にジエースの研究「アメリカ海運政策」に於ける本報告書の取扱ひ方についても一考を要するところである。

二

(一) 本報告書は計一三節に亙る。先づ、第一節は當時施行中の郵便契約制の法的根據を訊ね、一九二〇年並びに一九二八年の商船法を検討してゐる。即ち、國防と内外航路貿易の適當な發達に資する適格優秀整備せる船舶をもつてアメリカ商船隊を建設する目的の下に、所定の條件を充ち船舶に對し郵便物航送の報償金その他種々の補助金制度を樹てたのであるが、この場合、極めて重要な事項として注意すべきは、從來の商船法が當該船主・船舶又は航路に郵便契約引受の適格性ありや否やを決定する非常に廣汎な權能を、専ら船

- 3) 李孤帆、招商局三大案、上海、民國22年。なほ、これについては鈴木總一郎、李孤帆「招商局三大案」、經濟論叢第54卷第3號を参照。
- 4) 1935年3月4日に行つたルーズヴェルト大統領の海運政策宣言を参照。
- 5) 但し、最近の彼はルーズヴェルトを哀切つたとのこと、大阪朝日新聞 昭和18

船舶と郵務總監とに賦與してゐたことである。(殊に一九二八年商船法以前には當局は公告又は競争入札に依ることなくして船主との單なる私的取引でもつて郵便契約の取極を爲すことが出来た。)我々はここに當時のアメリカ海運政策當局が解決すべき當面の問題の大半が胚胎してゐたことを知るのである。

(二) 次は、順序として、一九二〇年商船法に依り官有中古船(戰時急造船)處分の權能を賦與された合衆國船舶院がこの權能を如何に行使したか、の調査である。これに依ると、船舶院は當時の郵便契約船二二〇隻を該契約船主に拂下げてゐるが、それらはいづれも法外な安値であつた。取得原價五一六、一七四、二四、九弗四八仙は勿論帳簿價額の六四、九七二、八九五弗をも遙に下廻つて四一、四一一、六六五弗一〇仙の安値で(即ち原價の約九〇パーセントを落して)拂下げられたのである。しかも、この場合、該船舶は決して減價のまゝ放任せられてあつたのではなく、政府の巨額の經費に於いて船舶院の手で所要の修繕を怠らずに受けて

ゐたのであり、従つて、かやうな安値の拂下は全く奇怪至極のことなのであつた。

なほ、これら拂下船舶は謂はゆる限定航路(Certified trades)に就航した。即ち、拂下に當つて船舶院は拂下船引取船主と特定の契約を締結し、向ふ五ヶ年間は同一航路に従事する他の如何なる船主にも決してこのやうな安價拂下には應じないと云ふ保障を爲したのであつて、これに對して、船主側は同期間専ら當該航路の經營に従事すべき旨を確約し、これが完全な履行のため供託金として二、五〇〇、〇〇〇弗の預入を爲したのである。

(三) かやうに、郵便契約船主は全く二束三文の安値で船舶の拂下に參加出来た上これが運航に當つて更に他の船主との競争から保障されると云ふ二重の恩典に浴してゐたわけである。従つて、彼等は當然かうした手厚い恩典に與らんとして郵便契約獲得のために躍起となり有らゆる手段を擧げて奔走これ努めたものであつて、ここに種々忌しい醜聞事件が成立したのであ

る。本報告書はこの間の事情を簡潔乍ら次の如く興味深く書いてゐる。

「一九二八年の商船法が通過するや否や、運航者のうちでも特にこれまで一定航路に従事してゐたもの、就中、航路補助契約の下に船舶院から船舶の拂下を受けてゐた者は郵便契約に有りつかうと盛んに努力した。ところで、この場合、妙なことには、船舶院から船を買入れて排他的航路を経営してゐた者は一人残らず郵便契約に有りついた。彼等は、どれもみな、既に船舶院と確りした協定を結び、五年以上当該既設航路に拂下船を運航さすと云ふ約定を供託金まで出して結び、しかも、法律が許す限りの最高運賃をとることが出来た。即ち、これに依り二重の恩恵に浴することになるのである。どうして彼等に郵便契約を許與する必要があつたのか、當局のしたことは全く了解に苦しむ。

郵便航送契約を手に入れるためにこれらの業者が採つた手段といふのは、先づ自分たちの代表者を郵務省と船舶院とに派遣して郵務省當局を動かし、發着港に至るまですべて自らの既設航路と同一の航路を『郵便航路』と稱して仕向けると云ふ方法であつた。成る程、入札前には必ず公告が行はれたが、これは一片の形式にとどまつた。その内容は就航港・就役船型・所要航海時間、等々いづれも例外なく郵務省や船舶院の最良とする船主たちに都合よく定められ、しかもまた殆んど例外なく法律の許す最高運賃で彼等に郵便契約が落札

するように定められた。従つて、愈々行はれる入札では殆んど例外なく、一つの航路にただ一人の入札者しか現れて來ず、札は常に當局の最良する入札者に落ちて行つた。」

實際、官有中古船の拂下と郵便契約とは密接不離の腐れ縁の關係にあつた。郵便契約の甘い汁に有りつかんがために、先づ、官有船の拂下を受けると云ふ順序が擇ばれた。「或る場合には、郵便契約が手に入るならば官有船を買取らうと云ふ附帶契約をあらかじめ附けてゐる者もあつた。一九三三年二月二日に成立した契約の如きこれであつて、郵便契約が附帶しなければ到底買手のつかぬやうな船が引取られて行つた。拂下船の値段は僅に二、五〇〇、〇〇〇弗でしかなくつたのに對して當該郵便契約の報償金は實に二七、〇〇〇、〇〇〇弗にさへ上つてゐたからである。」かくては、勢ひ、すべてが闇取引化せざるを得なかつた。「一九二八年商船法の規定に依ると、郵便契約に關する商議はすべて政府當局官吏とこれを爲すべく、當局官吏はこれを一般競争入札に附することになつてゐた

のであるが、事實はこれに反し、すべてが私的取引に移行した。公告の如き全くただの形式的なものに過ぎなかつた。」事實、前郵務總監ブラウン (Walter Brown) 自身、競争入札規定の或るものは實現不可能を強ひるものであると公言して憚らず、議員カフディング (Kaufing) の質問に應へ「昨年三月四日以来一般入札の方法は實行して居らない」と告白してゐる仕末である。

(四) 郵便契約船の適格性の規準たる船級にして、當局は殆んどこの規定を守つてゐない。即ち、總噸數と速力を標準に船級を七階段に分ち、例へばその最下級の第七級船は速力通常天候一〇節總噸數二、五〇〇噸以上(これに對する報償額は一哩につき最高一弗五〇)第六級船は速力通常天候一〇節總噸數四、〇〇〇噸以上(これに對する報償額は一哩につき最高二弗五〇)と規定してゐるのであるが、現に四、〇〇〇總噸未滿の船舶多數が第六級船の取扱を受け第七級船といふものは殆んど見出し得ない状態にある。これは何としても當局の怠慢不誠實に因るものと言ふべく辯明の餘地なきところ

るであらう。成る程、船級事業と云ふものは正確且つ緻密には行ひ難い仕事ではあらう。併し、それにしても前政府の下に行はれたかうした船級事業の放縱とこれに基く報償金制度の放漫とは政府公共資金數百萬弗を闇から闇に葬つたと云ふ非難を免れることは出来ない筈である。

(五) かくて、一九二八年商船法制定以來郵便契約報償金は逐年増加を辿り、一九三四年六月三〇日現在までに支出した額は計一一九、二五七、七五六弗六三仙に上り、將來なほ一八八、八三七、四〇三弗六七仙を要する筈である。(第一表參照)

第 1 表

會計年度	郵便契約報償金
1929年	9,000,000弗
1930	13,000,000
1931	18,000,000
1932	22,000,000
1933	26,000,000
1934	29,000,000
1935*)	28,850,000
1936*)	32,851,954

*) 推定

前述の如く、この報償金制度は特にアメリカ商船隊再建のため設けられたものであつて、

もしこれに單なる外國の重量封度制に依る遞送料を支

出したとすれば、一九三四年六月三〇日までに僅に六、八〇二、四三四弗九〇仙の少額で足りた筈であり、更にまた、アメリカの重量封度制に依つたとしても同期間一五、五三四、五〇九弗一〇仙で賄へた筈である。よつて、假りにいまアメリカ重量封度制に依つたとしてこれと過去の實際支出額とを比較すると、實に一〇〇、〇〇〇、〇〇〇弗以上の差額を國家は契約船主に給與してゐる勘定になる。しかもなほ、現行契約満了までにこの差額は二六八、〇〇〇、〇〇〇弗に達する見込である。

(六) 併し、政府がアメリカ商船隊再建のために補助した額は決してかうした差額だけにとどまらなかつた。このやうな差額は補助金全體からすれば極めて少額に過ぎなかつた。一九三四年六月三〇日までに合衆國政府が郵便契約船主に支給又は給與した全補助金は、次のやうな額に上る。(第二、三表參照)

(七) しかば、これらの補助金の支出に當つた船舶院の會計はどのやうな状態であつたと云ふに、一九

第 2 表

船舶(31隻)建造資金貸付	97,848,775.90
船舶(41隻)改造資金貸付	9,745,181.42
計	107,593,957.32

第 3 表

船舶拂下補助金(帳簿價額より割引たる額)	23,561,229.90
郵便遞送補助金(アメリカ重量封度制を超過せる額)	103,723,247.53
船舶建造並改造(平均市場利率 5%と船舶院貸 低利貸付補助金(付利率 0.25~3.5%との差額)	34,855,511.68
計	162,139,989.11

三四年六月三〇日現在第四表の通りである。因みに、當時實施中の郵便契約についてはそれが將來満期にな

8) ルーズヴェルト大統領は、1935年3月4日の海運政策宣言に於いて、通常の料率で支拂ふなら年僅に3,000,000弗で済むところを年約30,000,000弗支出してゐると言つてゐる。

第 4 表

	船主既済分	船主未済分	施行中郵便契約の満期までに船主の返済すべき決定額
船舶建造資金貸付勘定	1,540,709.26	85,783,792.82	27,875,759.54
船舶改造資金貸付勘定	406,592.10	8,647,187.11	4,809,255.53
船舶操下勘定	3,084,877.56	16,935,777.75	14,079,661.24
計	5,032,178.92	111,366,757.63	46,764,676.31

るまで船主は約一八九、〇〇〇、〇〇〇弗の遞送報償金を支給される筈で結局差引一四二、〇〇〇、〇〇〇弗といふ多額が彼等の受取超過になるわけである。

(八) 叙上、郵便契約の取極並び海運補助金の支給に關して忌はしい實情を指摘した郵務總監は、今度は、郵便契約自體の實施を巡つて行はれた船主の貪婪極まる非行を訴へるのである。

曰く、
「一九二八年の商船法が通過したとき、それはアメリカの商船隊を持続の健全な狀態に置くことを主たる目的としたのであつた。議會は當然これが實現さ

れるであらうことを期待し、巨額の郵便遞送料・低率の資金貸付・低廉な船舶拂下價額が必ずアメリカ商船隊を増強に導くであらうと信じて疑はなかつたのである。しかるに、その後の經過は全くこれを裏切つた。最近の調査は巨額の交付金のうち比較的小額しか海運の健全な建設に用ひられてゐないことを明にしてゐる。

郵便航送契約は運航者を優遇しこれに巨額の補助金を支給して來たが、これらは結局に於いて徒費濫費となつた。契約者の實に多數はこれらの交付金・補助金——その他名稱は何であれ——政府の支給金を健全な運航に使用してゐない。彼等の多數は途方もない高い手當を出してロビストや御用代議士を抱へて居り、役職員に拂ふ俸給にしても株主に拂ふ配當にしても甚だしく高率である。また、彼等は持株會社・運航會社・發着港業務會社・代理店會社・荷役會社・修理會社・曳船會社・船内貯藏品調達會社を設立し、これらに途方もない經費をつかふことに依つて補助金を喰潰すのであるが、これはこの種の夫々獨立の商會や會社を競争で介さんためである。

彼等はまた別個に仔會社として沿岸航行會社を設立し、これを通して非補助の船會社と巧に競争してゐる。これは明に沿岸運航者に對して郵便契約または同補助金を許與しない法律の精神に反する。このやうにして、數百萬弗の郵便補助金は本來の使途である外國貿易航路を外れて沿岸貿易航路に悪用せられた。その結果、補助金なしで沿岸貿易に従事するアメリカの同業者との間に現に不當な競争を惹起しつつある。なほ甚だしい

場合には、郵便契約が直接に沿岸航路運航者に許與された。この場合は、非補助のアメリカ船主と不法に競争するために仔會社をつくと云ふ脱法的手續さへ省略された。

また、郵便契約を受けた大船主の或るものは自ら商工業を營んで自貨運送のために郵便補助船を大々的に使用してゐる。また、契約者のうちには、今の今まで、外國船の運航を主要業務としてゐる者もある。彼等はいくつて郵便補助金の數百萬弗を圖々しくも外國船の運航に費消しつつある。

結局、船舶院とこれまでの郵務省の官吏たちがやつたことは何かと言へば、とれる限りの豫算をとつて而かもそれを一弗も残さず郵便航送契約者に與へた、と云ふに盡きる。それが所期の目的である船舶改造乃至新造に用ひられようが用ひられまいが、一向に構ふことなく遣り放しにして居た、と言ふのに盡きる。⁹⁾

(九) かうした非行に浮身をやつす郵便契約船主の財政状態は決してよくはなかつた。彼等は今後なほ二一隻の船舶を新造しなければならぬことになつてゐたが、資金を十分持合せない彼等にはこれだけのことから出来ない状態であつた。これまで船舶院に散々不義理を重ねてゐるところを更にこの上當局から融通して貰はなくは新造船の計畫は立たない。少くともこれ

がため五千萬乃至六千萬弗を要する。従つていま政府がこれを彼等に貸付けるとなると、彼等の純資産率は著しく低下し所有船隊價額の三分の一又は政府債權額の二分の一見當に下ることになり、¹⁰⁾ 政府が事實上彼等の會社の所有者になつてしまふわけである。だから、戦時急造船の全般的代替建造など到底彼等の手では出来ない相談である。彼等の財政状態は極く少數の例外を除いて一樣に非道く不健全である。その拂込資本金は甚だしく不十分で、新投資はおろか日常の流動資金にも事を缺く有様である。大體、海運業としてはそれに特有な景氣變動敏感性に備へるため相當の剩餘利益を蓄積して置くのが原則であるが、これも彼等には不可能な話である。従つて、自然、船舶院から支給される郵便運送報償金などに頼らざるを得ないと云ふ仕末になる。要するに、政府がたとへ従前通り造船費の七五パーセントを貸付けにしたところで、代替船の建造計畫は顯著には勿論曲りなりにも進捗しうにはない状態である。

9) 佐渡課、アメリカ海運政策、176—17頁。

10) 暖簾その他の合衆國にとつて全くくだらない無形資産を含めての計算である。

そこで、本報告書は一九三三年一

二月三十一日現在の郵便契約船主三二社について相當精密な企業分析を遂げてゐるのであるが、結論的な數字を舉げると、第五表の如く、United Fris Co. の如き例外を除き、政府投資額は全株主投資額の實に一・三九倍を示し、政府抵當權額は全船隊最高評價額の六〇パーセントを占めるといふ勘定になる。

(一〇) 郵便契約船主が政府補助金を要求する場合にいつも根據として持出すのは、アメリカの造船費並びに運航費が外國のそれよりも非常に高くつくことであるが、かうした不利な差額(Differential)は既に郵便遞送料その他の補助金に依つて補償されてゐる筈なのである。成る程、造船費をとつて見ると、アメリカのそれは相當に

表 5 第

	會社純資産	船舶帳簿價額	合衆國政府に對する負債
航洋・近海船主	80,558,000弗	186,406,000弗	112,514,000弗

割高である。船舶局の調査に依ると、アメリカの造船費は、外國造船費を一〇〇パーセントとして、貨物船で一六・一パーセント、旅客船で一三・二パーセント、貨客船で一四・三パーセントと云ふ割合を示す。併し、政府當局としては、既にかうした差額は郵便契約で十分意を拂つてゐるところであつて、現在までに契約船主が船舶の新造並びに改造に支出した約一五〇、三八〇、〇〇〇弗のうちの約四分の三は政府で資金を賄つてやつてゐるのである。より詳しく計算すれば、アメリカ造船費割高のために彼等がより多く支出した六四、六六三、〇〇〇弗を超過すること五四、六〇〇、〇〇〇弗といふものを政府はこれまで支給してやつてゐるのであり、なほ、今後五年乃至六年以内に更に一八八、八〇〇、〇〇〇弗を支給することになつてゐるのである。

造船費だけでなく運航費についても郵便契約船主は常に自分たちが外國船主に比べて非常に不利な立場にあると訴へる。成る程、郵務省調査に依ると、一九三

四年六月三〇日まで以外洋郵便航路に従事した合衆國船二八二隻について見るに、第六表の如くであるが、この場合も、手厚い政府補助の下にある彼等としては文句のない筈である。蓋し、これに依ると、アメリカ郵便契約船全體一年間の運航費（俸給勞賃・給食衣料費・船舶維持修繕費・等）は船舶一年間全運轉すると假定して二八、四六〇、〇〇〇弗なるところを、一九三五年の郵便遞送補助金はこれを上廻つて二八、八五〇、〇〇〇弗に及んでゐるからである。しかも、この運航費の數字たるや、彼等船主たちの提出した資料に基いて計算されたものであるか

第 6 表

	年 俸 給 勞 賃		年 給 食 衣 料 費		年 船 舶 維 持 費		計	
	弗	%	弗	%	弗	%	弗	%
合衆國船	16,719,000	100	4,941,000	100	6,800,000	100	28,460,000	100
外 國 船	10,366,000	62	3,063,000	62	4,012,000	59	17,441,000	61
差 額	6,353,000		1,878,000		2,788,000		11,019,000	

ら、過大評價なつて居りこそすれ決して過小評價にはなつてゐない筈なのである。

既にかくの如く、運航費のうち俸給勞賃・給食衣料費・船舶維持修繕費・等の費目は郵便遞送料でもつて償ひ得るのであり、しかる限り、他の運航費目たる燃料費・臨時費・消耗品費・等は素晴しい利潤を示す筈の彼等の貨物旅客運賃收入から十分賄へるわけである。

要するに、船主たちの常に訴へる内外造船費運航費差額は極めて誇張されて表現されてゐるのであつて、これをもつて郵便契約改訂の理由とすることは毛頭出来ない。

(一一) 轉じて、アメリカ商船隊の國防機能について吟味するに、最近の建造にかかるところの郵便航路船二九隻のほか、將來順調に推移するとして二一隻の新造が行はれることになつてゐるが、いま、これら計五〇隻が全部建造せられ且つ現在就航中の船舶がすべて引續ぎ運航するとして、その船舶構成を調べて見ると、郵便契約満了時に於いて、船齡一七年未満のもの

六五隻、一七年乃至一九年のもの一二隻、一七年乃至三五年のもの二六八隻（その大部分は第一次世界大戦中又は大戦直後の急造船）といふ勘定になる。従つて、船舶の有効經濟生命を二〇年とすると、アメリカ商船隊のうち經濟船又は海軍補助艦船として有效機能を果すものは極く少數といふことになる。

もつとも、このほか最近の改造にかかる四一隻の船舶があるが、中古改造船の生命たるや全く當てにならないものである。事實これらの船舶は第一次世界大戦當時急造せられて以來何等統一なく思ひ思ひに改造された曰くつきのものであつて、今後五年持つか乃至是一年しか持たぬか全く見當がつかない。従つて、これらについては戰時國防機能は勘定に入れぬ方が安全である。

因みに、一九三四年一〇月三日附海軍長官の聲明に依ると、海軍補助艦船として使用に堪えるアメリカ船舶は計五八隻に過ぎない由である。

(一二) 事情かくの如く、これを諸外國と比較する

とき、合衆國商船隊の陣容は全く話にならぬ低位にある。船舶局の一九三四年六月三〇日現在の調査に依ると、合衆國の現代式新造船隊に貨物船の所有割合は目立つて小さい。二、〇〇〇總噸以上船齡一〇年未滿の貨客船では、イギリスは合衆國の約三倍に達する船腹を有してゐる。¹²⁾更に、ロック海軍大將(George A. Rock)の證言に依れば、二、〇〇〇總噸以上船齡一〇年未滿の新造貨物船の所有割合に於いて、合衆國はスペインを除く他のどの海運國よりも低位にある。合衆國の九隻五三、〇〇〇噸に對して、イギリスは七三五隻三、六四八、〇〇〇噸(約八〇倍)、日本は七四隻三八二、〇〇〇噸、ノールエーは一三〇隻を算へる由。¹³⁾

勿論、我々としては何も諸外國商船隊の比較研究に殊更興味を有するものではない。我々にとつての重大問題は、一九二八年商船法制定以來數億弗の巨資を費してしかも敍上の如くアメリカ現代式新造貨物船隊の内容が極めて寥々として世界所有噸數の僅に二パーセント弱といふ貧弱さでしかなく、自國の外國貿易並び

12) 13) 本報告書に添付の統計表を参照。

に國防に資するところ殆んどないと云ふことにある。

(二三) 最後に結論であるが、苟も現政府にして、先づ、適正適當な商船隊の建設を緊要と認める限り、現行海運補助金制度に決定的嶄新な改革をなす要がある。次に、もしアメリカ商船隊にして私有制の運営を原則とし且つ相當多額の國家補助金を必要とする限り、船主にあつては從來以上に多額の自己資金をこれに投下すべきのみならず、その運営をより能率的に導き、政府との交渉を一層公正に行はなければならぬ。

また、外國貿易増進のため商船隊の維持を必要と認める限り、何よりも先に、合衆國のすべての機關が一致協力して貿易航路の綿密な調査を行ひ、大して必要でない補助航路を有つが如き無駄はこれを避けるし、たとへば當該航路が貿易上必要としてもその航海回數には十分検討が加へられて然るべく從來の如く無暗と頻繁であつてはならぬ。

とりわけ、造船計畫の實現は緊急を要する。外國貿易並びに國防に資する快速優秀船の合衆國所有割合が

極めて貧弱であることは明々白々の事實である。就中、海軍補助艦船として就役し得る船舶の寥々たるは悲しむべき状態にある。就ては、政府としては民間船主と造船補助契約を取極めるに當つて、一朝有事の際これを何時たりとも取得原價から減價を差引いた價額で引取り得る權能を留保し置く必要がある。

これについて問題になるのは、航洋郵便契約船主のうち外國船を運航したりまたアメリカ海運と競争關係にある外國船主の代理店をしたりする者が一〇社以上もあると云ふことであつて、これでは、まるで、政府は外國船の運航者又はその代理店に態々補助金を出してゐるやうなもので眞にアメリカ海運の發達を期することにはならない。

なほ、兩岸航路又は沿岸航路船主にして國家の補助金を仰いでゐる者は然らざる非補助の他のアメリカ同業船主と競争してはならぬ規定になつてゐるのに、事實は全くこれに相達し、航洋郵便契約船主の多數しかも大船主があれこれの手法をつかつて政府官吏に執成

し巨額の補助金を稼いで居り、中には事實上専ら兩岸航路の經營に従事しつつ偶々その航路の一部を形ばかり外國港に接觸せしめることに依つて郵便契約の恩典に浴してゐる者さへある状態を見る。勿論、かうした不公平は許容さるべきでない。補助航路に従事する船主はすべて同等の待遇を受けるべきで少數の船主が特により多くの恩恵に與ると云ふことがあつてはならない。政策又は法律の改正に當つても常にすべての船主に一樣に保護又は恩恵を與へるよう慎重であらねばならぬ。

郵便契約その他の形式を通して政府補助金を享受してゐる船主のうちには、全く放漫な經營をしてゐる者がある。彼等は普通では信ぜられない程に多額の手當・俵給・配當を支拂つてゐる一方、殊更に補助金稼ぎを目的とする器具店・代理店・等の傍系商社を設立することに依つて補助金に與り得ない同業者を仆さうと計つてゐる。また、非常に多額の經費を要する持株會社を設立したり或ひは自ら他のかかる持株會社の傘下

に入つたりしてゐる者もゐる。政府から補助金を仰ぐ船主は如何なる者たりと雖もその資産状態を胡魔化するために他の會社を設立したりこれと結託したりしてはならない。これでは全く補助金制定の所期の目的に反することになる。よつて、今後はかうした非行を防止するため、船主をして宜しく一定の會計帳簿様式を使用せしめ定期的に所管官廳に資産状態並びに營業成績を報告せしめると同時に、所管官廳にあつては隨時必要に應じて當該船主又はその關係會社の帳簿その他の書類を檢閲し得ると云ふ仕組を採るべきである。

三

以上が本分獻の大體の内容である。

第一次世界大戰後のアメリカ海運政策に關して人々は常にその消極性無體系性を云々するけれども、その實體を正しく把握してゐる場合は意外に少い。この點になると、ジエースの「アメリカ海運政策」は謂はゆる「推進團體」に對する彼の犀利な分析を通して相當の成功を收めてゐる。ところで、彼の研究の後半に於

いて特に我々がこの感を深うする所以は、彼が船舶院又は航洋郵便契約制度の正體を衝きとめることに依つてアメリカ海運政策の性格を表明しようとしてゐることであるが、この場合彼が特に負ふところ多いのは、ここに私の紹介した「フアーリ郵務總監の海運調査報告」である。實際、第一次世界大戰後のアメリカ海運政策は船舶院とそれを巡る shipping interests の裏面史にまで及ぶやうな實體分析なくしては、何ものも掴むことを得ない。ゾウグスタッドやスミス・ベッターズ

あたりの要覽的文獻を頼つてゐては單なる表面的経緯しか窺ふことを得ない。かうした意味から言つても、我々は本報告書がアメリカ海運政策研究に有する價值を高く評價しなくてはならない。併し、我々としては單にこの故にのみ本文獻を取上げるものではない。その果した政治的效果にこそより重要な意義を認めるものである。このこと既に述べたところなるをもつて再び繰返さないが、要するに、ルーズヴェルト大統領をして世界海運人舉つての嘲笑的であつたアメリカ

海運政策體制を敢然轉回させた彼にとつての基礎資料の一つが本報告書なのである。

敘上の意味に於いて、極めて重要な資料であり乍ら案外甚だしく看過されてゐる本報告書をここに紹介した次第である。(昭和二十年二月)

本號執筆者紹介

堀江保藏	京都帝國大學助教授	經濟學士
田杉 鏡	京都帝國大學經濟學部講師	經濟學士
山崎武雄	京都帝國大學助手	經濟學士
佐波宜平	京都帝國大學助教授	經濟學士

14) Saugstad, Jesse E.: Shipping and Shipbuilding Subsidies, Washington 1932; Smith, D. H. & Betters, P. V.: The United States Shipping Board, Washington, 1931.